

ಗಾಗಿ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಬರ್ಚಾಗುವ ಹಣದಲ್ಲಿ ಬಹು ಭಾಗ ಬರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ, ಇತರ ದಿಸ್ತ್ರಿಕ್ಟುಗಳಲ್ಲಿ ಆಗುವ ಬರ್ಚಾನೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡಿದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಇಲ್ಲೇಬಾಸ್ತಿ ಬರ್ಚಿದೆ, ಬಾಕಿ ಕಡೆ ಬರ್ಚ ಕಡಮೆ ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಮತ್ತೊಂದು ಶ್ರೀ ನಾಯ್ಡುವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಏಕ್ಲೋರಿಯಾ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಬರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ, 700 ಮಂದಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ರೋಗಿಗಳಿದ್ದಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ; ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ಸರ್ಜಿಕಲ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್, ಬ್ಲಡ್‌ಬ್ಯಾಂಕ್, ರಕ್ತ ಪರೀಕ್ಷೆಮಾಡುವ ರ್ಯಾಬೊರೇಟರಿ ಹೀಗೆ ನಾನಾ ರೀತಿಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿವೆ. ಅದು ಇಡೀ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಒಂದು ಕೇಂದ್ರವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಅದೇ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮಲ್ಟೀಶ್ವರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕಾದರೆ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಬರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಹಣದ ಮುಗ್ಗುಟ್ಟಿರುವಾಗ ಮೂರು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಬರ್ಚೆಮಾಡಿ ಒಂದು ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಯುಕ್ತವಲ್ಲ. ಮೂರು ಲಕ್ಷ ಬರ್ಚೆಮಾಡಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಕಟ್ಟಿಸಬಹುದು. ಆದರೆ ಬರ್ಚೆ ಅಷ್ಟಕ್ಕೇ ಮುಕ್ತಾಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷವೂ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಬರ್ಚೆಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮೂರು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿನಲ್ಲೇ ಎಲ್ಲಾ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಮಲ್ಟೀಶ್ವರದಲ್ಲಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ ನಡೆಸಬೇಕಾದರೆ ಹತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಕಡಮೆಯಿಲ್ಲದೆ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಮುಖ್ಯವಾದ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಹಣ ಬರ್ಚೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ ಮಲ್ಟೀಶ್ವರದಲ್ಲಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಗಾಗಿ ಹತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಮೇಲ್ವಿಚ್ಛೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಬರ್ಚೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ಹಣದ ಅಭಾವದಿಂದ ಇದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮಲ್ಟೀಶ್ವರದಲ್ಲಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ವಿಷಯ ಪೋಸ್ಟ್‌ವಾರ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಸ್ಕೀಮುಗಳಲ್ಲಿ 1947 ರಲ್ಲಿ ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಲ್ಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಆಗ ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಮಲ್ಟೀಶ್ವರದಲ್ಲಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಕಟ್ಟುವ ವಿಷಯ ಅಷ್ಟು ಸುಲಭವಲ್ಲ ಮತ್ತು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟರು. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅದನ್ನು ಕೈಬಿಟ್ಟರು. ಈಗಲೂ ಕೂಡ ಮಲ್ಟೀಶ್ವರದಲ್ಲಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಕಟ್ಟಬೇಕಾದರೆ ಕೊನೆಯುಪಕ್ಷ ಹತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಕಡಮೆಯಿಲ್ಲದೆ ಬರ್ಚೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಶ್ರೀ ನಾಯ್ಡು ಅವರು ಮತ್ತು ಇತರರು ಹೇಳಿದಹಾಗೆ ಮಲ್ಟೀಶ್ವರದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಬಡವರು, ಕೂಲಿಗಾರರು ಮುಂತಾದ ನಾನಾ ಜನರಿದ್ದಾರೆ; ಅವರಿಗೆ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಿಲ್ಲದೆ ತೊಂದರೆಯಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಇದು ಬರ್ಚೆ ಕಷ್ಟಕರವಾದ ವಿಷಯ. ಇದಲ್ಲದೆ ಬಸವನಗುಡಿಯ ಜನರು ಇದೇರೀತಿ ಜನರೂ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಬಹುದು. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಡಾವಣೆಯವರೂ ಹೀಗೆ ಕೇಳುತ್ತಾಹೋದರೆ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಗಾಗಿ ಎಷ್ಟು ಬರ್ಚೆಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯ? ಈಗ ಏಕ್ಲೋರಿಯಾ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಒಂದು ಸೆಂಟರ್. ಅಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ನಡೆಯುತ್ತದೆ, ರೋಗಿಗಳಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ತರಹದ ಸೌಕರ್ಯಗಳೂ ಇವೆ. ಅದೇರೀತಿ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಇತರ ಎಕ್ಸ್‌ಟೆನ್ಸಿವ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಶಕ್ತಿಯಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಲ್ಟೀಶ್ವರದಲ್ಲಿ ಜನರೂ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಕಟ್ಟುವ ವಿಷಯ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಷ್ಟಕರವಾದುದು. ಹಣಕಾಸಿನ

ಅಭಾವದಿಂದ ಈ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ತಮ್ಮ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಮನವಿ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ರಾಮಯ್ಯ (ಬಸವನಗುಡಿ).—ಒಂದು ಸಲಹೆ. ಮಲ್ಟೀಶ್ವರದಿಂದ ಏಕ್ಲೋರಿಯಾ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವವರಿಗೆ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದರೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಬಹುದು.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಚನ್ನಯ್ಯ.—ನೂರಾರು ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಲ್ಟೀಶ್ವರದಿಂದ ನಿಜ ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟಿಗೆ ಓಡುತ್ತವೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ರಾಮಯ್ಯ.—ಖಾಯಿಲೆಯವರಿಗೆ ಆಂಬುಲೆನ್ಸ್ ವ್ಯಾಕ್ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುತ್ತೀರಾ?

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಚನ್ನಯ್ಯ.—ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಕೊಟ್ಟರೆ ಹಳ್ಳಿಯವರೂ ಕೇಳಿದರೆ ಏನು ಮಾಡುವುದು?

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ನಾಯ್ಡು.—ದಯವಿಟ್ಟು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷವಾದರೂ ಇದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈಗ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಮಾಡರೂ ಮಾಡಬೇಕು. ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೆಂಬ ಭರವಸೆಯೇನಿಲ್ಲ ನನ್ನ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಅಷ್ಟೇ ಬೇಡುತ್ತೇನೆ.

*The resolution was, by leave, withdrawn.*

#### Resolution No. 7. Construction of Railway Line between Chamarajanagar and Erode.

\*ಶ್ರೀ ಬಿ. ರಾಜಯ್ಯ (ಎಳಂದೂರು—ಅನುಸೂಚಿತ ಜಾತಿಗಳು).—ನನ್ನ ನಿರ್ಣಯ ಈ ರೀತಿಯಿದೆ; ಅದನ್ನು ಮುಂದಿಡುತ್ತೇನೆ.

“ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮತ್ತು ಕೊಯಮತ್ತೂರು ದಿಸ್ತ್ರಿಕ್ಟಿನ ಈರೋಡಿನ ಮಧ್ಯೆ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಹಾಕುವ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭದ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳು ಈಗಾಗಲೇ ನಡೆದಿರುವುದರಿಂದ ಆ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸುವುದನ್ನು ಸೇರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಭೆಯವರು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಡುತ್ತಾರೆ”.

ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ನಿರ್ಣಯ ಕಳೆದ ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ಒಂದಿಲ್ಲ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಲೇ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಕೂಡ ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಈರೋಡು ಸ್ಟೇಷನ್ನಿಗೂ, ಚಾಮರಾಜನಗರ ಸ್ಟೇಷನ್ನಿಗೂ ಮಧ್ಯೆ ಯಾವ ಸರೈ ಪರಿಶೀಲನೆ ಆಗಬೇಕಾಗಿದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಎರಡು ಮೂರು ವರ್ಷದ ಹಿಂದೆಯೇ ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಕೂಡ ಈ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲ ರೈಲ್ವೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಬಡ್ಲೆಟ್ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಮೊದಲನೆ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಸೇರಿಸಿತ್ತು, ಆದರೂ ಕೂಡ ಅದು ಬಹುಶಃ ಅಲ್ಲಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆ ಎಂಬ ಕಾರಣದಿಂದ ಆ ಲೈನನ್ನು

(ಶ್ರೀ ಬಿ. ರಾಜಯ್ಯ.)

ಬಿಟ್ಟಿರಬಹುದು' ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಪ್ರಯಾಣ ಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ಯಾವ ಆಧಾರದಮೇಲೆ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದು ಕೇವಲ 50 ಮೈಲಿ ದೂರ ಇರತಕ್ಕ ಲೈನು. ಇದಕ್ಕೆ ಸರೈ ಪರಿಶೀಲನೆ ಆಗಿದೆ. ಮೊದಲನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿತ್ತು. ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಮೈಸೂರು ದೇಶದಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಮೇಲೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಯಾವುದು ಮೊಟ್ಟಮೊದಲು ಈ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯ ಆಗಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಇದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಇನ್ನಾವುದೋ ಒಂದು ಲೈನಿಗೆ ಸರೈ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಸರೈ ಪರಿಶೀಲನೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಕಾಲ ಕಳೆಯುತ್ತ ಇದ್ದಾರೆ. ಅದೂ ಕೂಡ ಆಗುತ್ತದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ನನಗೆ ನಂಬಿಕೆ ಇಲ್ಲ. ಬಹುಶಃ ಪ್ರಭಾವಶಾಲಿಗಳ ಹಿಡಿತಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕಿಕೊಂಡು ಈ ಲೈನನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆವೋ ಏನೋ ಎಂದು ನನಗೆನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನು ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಏನು ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಚಾಮರಾಜನಗರದಿಂದ ಏನು ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಚಾಮರಾಜನಗರದಿಂದ ಸತ್ಯಮಂಗಲಕ್ಕೆ ಮೂರು ಬಸ್ ಲೈನುಗಳು ಇವೆ. ಆ ಬಸ್ ಲೈನಿನ ಮಾಲೀಕರು ಮಾತನಾಡಿಕೊಂಡು ಒಂದೇ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಪ್ರತಿದಿನ ಓಡಾಡುವಂತೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಹೋಗುವುದರಿಂದ ಮರುದಿನವದವರೆಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕಾಯಬೇಕು ಮತ್ತು ಒಂದು ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಲಂಚ ಬೇರೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರ ಮುಂತಾದ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೂ ಕೂಡ ಈ ಲೈನು ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. 50 ಮೈಲಿ ದೂರದ ಈ ಸೌಕರ್ಯ ಏರ್ಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮದರಾಸು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕೆಲವರು ಸ್ವಾರ್ಥಿಗಳು, ವ್ಯಾಪಾರಸ್ಥರು ತಡೆಗಟ್ಟುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾನು ನಮ್ಮ ಸ್ಥಳದ ವರ್ತಕರಿಂದ ತಿಳಿದವನಾಗಿದ್ದೇನೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲದ ನಡುವೆ ಈ ಲೈನು ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಮದರಾಸು ಪ್ರಾಂತದಿಂದ ಬಂದು ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ನೆಲೆಸಿರುವ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಅನೇಕರು ಯಾರಿದ್ದಾರೋ ಅವರಿಗೂ ಕೂಡ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ವಿಧಾನಸೌಧ ಕಟ್ಟುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರಿ. ಅಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಜನ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನೂ ಅನೇಕರು ವಲಸೆ ಬರುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ, ಇವರೆಲ್ಲರಿಗೂ ಈ ಕೆಲಸ ಕೈಕೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ಉದ್ಯೋಗ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟ ಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಕೂಡ ಅದಷ್ಟು ಜಾಗೃತೆಯಾಗಿ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿದ್ದ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಈ ವರ್ಷ ವಾದರೂ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಖಾಂತರ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನೂತನವಾಗಿ ನನಗೆ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಮಂಡಿಸಲು ಸಭೆಯ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಬೇಡುತ್ತೇನೆ.

MR. SPEAKER.—Resolution moved :

“That this Assembly is of the opinion that recommendation may be made to the Government of

India for including the laying of a railway line between Chamarajana-nagar and Erode, Coimbatore District, since the preliminaries have already been done.”

\*ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸ ಅಯ್ಯಂಗಾರ್ (ಬಿ. ನರಸೀಪುರ).—ಶ್ರೀಮಾನ್ ಬಿ. ರಾಜಯ್ಯನವರು ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸರಕಾರದಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ವಿವರಣೆ ಪಡೆಯಬೇಕಾದದ್ದು ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ. ಸುಮಾರು 30 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಇದರ ಸರೈ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇದೆ. 1930ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲದ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಹಾಕಬೇಕೆಂಬ ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಆಗಿನ ಸನ್ನಿವೇಶ ಹೇಗಿತ್ತು ಎಂದರೆ ಎರಡು ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪೆನಿಗಳು ಇದ್ದವು. ಎಂ. ಎಸ್. ಎಂ. ಒಂದು, ಎಸ್. ಐ. ಆರ್. ಇನ್ನೊಂದು. ಸೇಲಂಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಜಾಲಾರ್ ಪೇಟೆಗೆ ಹೋಗಿ ಅಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಸೇಲಂಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ನಾನಾ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಎಂ. ಎಸ್. ಎಂ.ನವರೂ ಮತ್ತು ಎಸ್. ಐ. ಆರ್.ನವರೂ ಕೂಡ ಈ ಸತ್ಯಮಂಗಲ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಏರ್ಪಡಿಸುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಅಲಕ್ಷ್ಯವಾಗಿದ್ದರು. ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದವರು ಆ ಕಂಪೆನಿಗಳ ವರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳವಾಗಿ ಹೊಡೆದಾಡಿ ಎಷ್ಟೋ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಆಗಿದ್ದ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿನವರು ಮೈಸೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರಕ್ಕೆ ಸಾಲ ಎತ್ತಿ ರೈಲು ಹಾಕಿಸಿದರು. ಅಂಥ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಇದೇನಾದರೂ ಅವಕಾಶ ಸಿಕ್ಕಿದ್ದಿದ್ದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಬಿಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಆಗ ಮದರಾಸು ಸರಕಾರ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಅಂಥಾದ್ದು ಎಷ್ಟೋ ಆದಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳ ಒತ್ತಾಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ ಕೊನೆಗೆ ಸರೈ ವರ್ಗದ ನಡೆಸಿದರು. 1947ರಲ್ಲಿ ಆ ಕಾರ್ಯ ನಡೆಯಿತು. ಇದನ್ನು ಮೊದಲನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ 1950ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಸೇರಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಮತ್ತು ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ಸಹ ಈ ಕೆಲಸ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆಂದೇ ಭರವಸೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು. ಹಾಗೆ 'ಮೊದಲನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿದ್ದೇವೆ, 1954ರಲ್ಲಿ ಹಣ ಒದಗಿಸಿ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲು ಕೆಲಸ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ' ಎಂದು ಭರವಸೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದನ್ನೂ ನಾವು ಪೇಪರಿನಲ್ಲಿ ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ಇಂಥ ಲೈನು ಇದ್ದಕ್ಕಿದ್ದಹಾಗೆ ಮಾಯವಾಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ, ರೆಕಾರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಮಾಯವಾಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ, ಏಕೆ ಮಾಯವಾಯಿತು ಎಂಬುದು ಒಂದು. ಎರಡನೆಯದು ಈಗ ರೈಲ್ವೆ ಬೋರ್ಡಿನವರು ಒಂದು ಸಲಹೆ ಕೇಳಿದ್ದರು. ನಿಮ್ಮ ನಿಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಲೈನು ಹಾಕಬೇಕು, ಯಾವ ಯಾವ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸಬೇಕು ಎಂದು. ಅದರಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸತ್ಯಮಂಗಲ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸಿದ್ದರೂ ಸಹ ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಬೆಂಬಲ ಇದೇನೋ ಇಲ್ಲವೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೇಲಂ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಸೇಲಂನವರು ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಇದ್ದು ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸಿರಬಹುದು. ಆದರೂ

## BETWEEN CHAMARAJANAGAR AND ERODE

ಮೊದಲೇ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಪ್ಪಿರುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಅವರು ಮುಂದುವರಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೇ? ಇದನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಬಿಟ್ಟರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಬಹಳ ಕಡುಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ 25—30 ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಕೆಲಸ ಆಗಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಯಾವುದು ನಿಂತು ಹೋಗಿದೆಯೋ ಇದನ್ನು ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಬಂದಮೇಲೆ ರೈಲ್ವೆ ಬೋರ್ಡಿನವರು ಮಾಡಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅಂಥಾದ್ದರಲ್ಲಿ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ದೊಡ್ಡ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೀರ್ತಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಜನಗಳಿಗೂ ಕೂಡ ಬಹಳ ನಿರಾಶೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಸೇಲಿಂಗ್ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದು ಜಾಲಾರ್ ಪೇಟೆಗೆ ಹೋಗಿ ರೈಲು ಬದಲಾಯಿಸಿ ಸೇಲಿಂಗ್ ಹೋಗಬೇಕು. ಈ ರೀತಿ ಬಹಳ ಲುಕ್ಕಾನು ಹೊಂದಬೇಕು. ನಮಗೆ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯವಿಲ್ಲ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಬೋರ್ಡಿನವರು ಇದನ್ನು ಅಲಕ್ಷ್ಯಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಇತ್ತು. ಇಂಟಿಗ್ರೇಷನ್ ಆಗಬೇಕಾದರೆ ಅದನ್ನು ಅವರಿಗೆ ವಹಿಸಿದರು. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ಈ ಆದಳಿತದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಧವಾದ ಹಕ್ಕು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಬೋರ್ಡಿನಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಪ್ರಾತಿನಿಧ್ಯ ನೋಡಿದರೆ ನುಚ್ಚುನುಣ್ಣಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬಬ್ಬರು ಇರಬಹುದು. ರೀಜನಲ್ ಕಮಿಷಿಯಲ್ಲಿ ಇಬ್ಬರು ಇದ್ದಾರೆ. ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದೇಶಾಧ್ಯಂತ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ಇಂಟಿಗ್ರೇಟ್ ಆದಮೇಲೆ ಸರಿಯಾದ ಪ್ರಾತಿನಿಧ್ಯವಿಲ್ಲದೇ ಯಾವ ಒಂದು ಕೆಲಸ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರ ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿತೋ ಅದು ಆಗದೇ ಹೋಗಿರುವುದು ಬಹಳ ಮುಖವಾದ ಪ್ರಶ್ನೆ. ಇದು ತಮ್ಮ ಆತ್ಮಗೌರವಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪ್ರಶ್ನೆ ಎಂದು ಭಾವಿಸಿ ಇದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವವಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದೇ ನನ್ನ ವಾದ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನ ಬಸಪ್ಪ (ಪೆರಿಯಾಪಟ್ಟಣ).— ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಬೇಕಾದದ್ದು ಅನಗಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಕೇಂದ್ರದವರು ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಬಡಾವಣೆ ಎನ್ನುವುದು ನಿಂತೇ ಹೋಯಿತು. ಅದರ ಸದ್ವಿಧೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ಕೇಂದ್ರೀಕೃತವಾದ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಅನಾರಂಭ ಮೈಸೂರಿನವರಿಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ ಇದೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಇದು ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಉದಾಹರಣೆ. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಚಾಮರಾಜನಗರದವರು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಅವರ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾದದ್ದು ಎಂದು ಭಾವಿಸುವುದಾದರೆ ಅದು ತಪ್ಪು. ಇದು ಇಡೀ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಒಂದು ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧನೆ ಮಾಡುವ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದಂಥ ಅಂಶ. ಬಹುಶಃ ಮೈಸೂರಿನವರ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರ ಇದ್ದಿದ್ದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಲಸ ಆಗಿ ಎಷ್ಟೋ ದಿವಸ ಆಗಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಇದು ಮೊದಲನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿದ್ದು ದನ್ನು ರದ್ದುಮಾಡಿ, ಇದರ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಕಾರ್ಯ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನಮಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಕದಮೆ ಬಿಡತವಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಏನು ಕಾರಣವಾಯಿತು ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ನೂಕುವಾಗಿ ಪರಿಚಯ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಇದುವರೆಗೂ ಕೇಳಿದ್ದಾಯಿತು. ಇನ್ನು ಮುಂದಾದರೂ ಕೂಡ ಈ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲ

ರೈಲ್ವೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ top priority ಕೊಟ್ಟು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತೆ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಒತ್ತಾಯ ತಂದು ಈ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬರುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಒತ್ತಾಯ ಪೂರೈಕೆವಾಗಿ ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

Sri V. M. MASCARENHAS (St. John's Hill).—Sir, after three Hon'ble Members have spoken, there is not very much for me to add except, as Sri H. M. Channabasappa has rightly pointed out, Mysore's progress has entirely stopped and perhaps, shall I say, after Independence, or after our surrendering our Railway system. It is very sad that not only Mysore, I am afraid, the whole of the South, is being neglected in railway development. It is not an exaggeration. In the Second Five-Year Plan, out of 400 crores of rupees sanctioned for railway development, if you see the whole allotment, hardly 22 per cent comes to the South; the rest is for the North. I have been often wondering as to why this step-motherly treatment is shown to South India. In the North there is a double line running from Howrah up to Cawnpore. Now the line is proposed to be run up to Delhi. In the South, between Jalarpet and Arakonam, where two important railways and systems are running, not only in the past, but in the Second Plan also, this will not be taken up though the distance is hardly 90 miles. That is as far as the South is concerned. Sir, this Mysore-Coimbatore railway line was dreamt of by us 25 years ago. The idea was to connect Cochin Harbour, so that from Poona right up to Coimbatore, one metre gauge connection may be there. All these are dreams and, I must say sadly, dreams never to be fulfilled. I request the Government to use their good efforts to see that these lines, viz., the Chamarajanagar-Coimbatore, the Hassan-Mangalore line and the Kadur-Chikmagalur line, become accomplished facts before 1960 at least.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎ. ಬೋರಣ್ಣಗೌಡ (ಬೇಲೂರು).— ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತರಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

\*ಶ್ರೀ ಕೆ. ಲಕ್ಷ್ಮಪ್ಪ (ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣ).—ನಮ್ಮ ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶದ ನಕ್ಷೆಯನ್ನು ನೀವು ನೋಡುವುದಾದರೆ ಈ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಇಂಡಿಯಾಕ್ಕೂ

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಲಕ್ಷ್ಮಪ್ಪ.)

ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾಕ್ಕೂ ಬಹಳ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಕಾಣುತ್ತಾ ಇದೆ. ಉತ್ತರ ಇಂಡಿಯಾದ ನಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲೂ ರೈಲ್ವೇ ಲೈನ್ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ. ಅದೇ ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಕಡಮೆ ಇರುವುದು ನಮಗಿಲ್ಲರಿಗೂ ಎದ್ದು ಕಾಣುತ್ತಾ ಇದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ರೈಲ್ವೇ ಲೈನ್ ಹಾಕುವುದು ಅತ್ಯವಶ್ಯಕ ಎಂದು ಬೇರೆ ಹೇಳಬೇಕಾದ್ದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಇದು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮನ ದಟ್ಟಾಗಿ, ನಮ್ಮ ರೈಲ್ವೇ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಮುನ್ನವೇ ಕೆಲವು ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೆಲವು ಸರ್ವೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಸರ್ವಮಾಡಿ ನುತ್ತು ಇದ್ದುದು ನಮಗಿಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದುದು ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲ ರೈಲ್ವೇ ಲೈನ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು, ಮತ್ತು ಕಡೂರಿನಿಂದ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿಗೆ ಒಂದು ರೈಲ್ವೇ ಲೈನ್ ಹಾಕುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿತ್ತು. ಅದಕ್ಕೆ ಹಿಂದಿನಿಂದ ಸರ್ವಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿ ಆ ಕೆಲಸ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂಬ ಮನೋಭಾವ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇತ್ತು. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ರೈಲ್ವೆ ಎಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಹೋಗಿ ಆ ಕೆಲಸಗಳೆಲ್ಲವೂ ಇದ್ದಕ್ಕಿದ್ದ ಹಾಗೆ ನಿಂತು ಹೋಗಿವೆ. ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದ ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದೀ ಭಾರತಾದ್ಯಂತವೂ ಸುಮಾರು ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ಸಾವಿರ ಮೈಲಿಗಳಷ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹಾಕತಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಈ ದ್ವಿತೀಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಅಡಕಮಾಡಿ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆಂದು ನಾವು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈಗ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೋ ರೈಲ್ವೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾದಂಥ ಅಗತ್ಯ ಬಹಳ ದಿವಸಗಳಿಂದಲೂ ಹಾಗೆಯೇ ನಿಂತುಬಂದಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ತಾವು ಈಗ ಆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಕಾಲವಾಗಿದೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿ ರೈಲ್ವೆ ಹಾಕಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಲೈನ್‌ಗಳ ಪೈಕಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್, ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್; ಕಡೂರು-ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್; ಮತ್ತು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್; ಇವು ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿ ಅಗಬೇಕಾಗಿದೆ.

3 P.M.

Sri K. HANUMANTHAIYA (Chief Minister).—Let us confine ourselves to the subject matter of the Resolution before the House. We shall speak of other lines later.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಲಕ್ಷ್ಮಪ್ಪ.—ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಈ 4-5 ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್‌ಗಳು ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾದವುಗಳಾಗಿವೆ. ಇವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಕೇರಿದರೆ ಸುಮಾರು 300-400 ಮೈಲಿಗಳಷ್ಟು ಉದ್ದವಾಗಬಹುದು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳೆಲ್ಲಾ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್‌ನ್ನು ಹಾಕಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಪೂರ್ತಿ ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನಾನು ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri M. PALANIYAPPAN (Ulsor).—In supporting this Resolution, I just wish to make a few remarks. As it is, if anybody wants to go from Mysore to Coimbatore, he has to go *via* Jalarpet, from there to Salem, from Salem to Erode and then to Coimbatore. It is a long way. He has to spend more money as well as precious time to just cover this distance. If this new line that is being contemplated here is put, I think it not only saves time and money but also helps the people of Mysore to improve their business and other activities. This Coimbatore line is being urged by the people of Mysore as well as the people from Satyamangala and other places, but I do not know why the Government is not considering this aspect. As once the Chief Minister has said, under the First Five-Year Plan the Central Government is contemplating more projects and works in the North than in the South. Big dams like Bakra-Nangal are being contemplated only in the North and small dams and ancuts are proposed to be taken up in the South. These big dams and other things are being taken up, so to say, overnight. At such speed they do them and the projects and other things in South India are being neglected. When such is the step-motherly treatment we receive in constructing these dams and other irrigation works, we find the same thing is repeated over and over again so far as these railways are concerned. We see today that the Mysore State is not being commercially developed much for want of railways and other conveyances. We have been endowed with natural wealth; we have got mineral wealth; we have got timber wealth and so many other things to develop. These things are being neglected for want of these transport facilities. Even as it is, if we want to export our commercial crops and other things, we feel that the handicap is in the transportation. Specially, if we the people of Mysore want to have any connection with Coimbatore which is supposed to be the Ahmedabad of the South, we feel that we are very much handicapped and if we want to go to that place, we have to change in



more than three places. It is but an absolute necessity and an immediate necessity to see that the Central Government is urged to implement this line. Thank you.

Mr. SPEAKER.—The House will now rise for lunch and meet at 3-35 P.M.

*The House rose for Lunch at Five Minutes past Three of the Clock and re-assembled at Thirty-five Minutes past Three of the Clock.*

[Mr. SPEAKER in the Chair].

\*ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ (ಹುಲಿಯೂರು ದುರ್ಗ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ನಿರ್ಣಯದ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕರು ಈಗಾಗಲೇ ಅನೇಕ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಈ ದಿವಸ ನಾವು ಉತ್ತರ ಕೊಡು ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅಲ್ಲಿ ನಾವು ಯಾವ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ನೋಡಿದರೂ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳು ಬಲಿ ಕಾಕಿದ ಹಾಗೆ ಹೆಣೆದು ಕೊಂಡಿರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಹಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳಿರುವುದು ಬಹಳ ವಿರಳ. ಉತ್ತರ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಚದರ ಮೈಲಿ ವಿಸ್ತೀರ್ಣಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಮೈಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನೂ ಮತ್ತು ಅದೇ ರೀತಿ ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಚದರ ಮೈಲಿಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಮೈಲಿ ರೈಲ್ವೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆಂಬ ವಿಚಾರವನ್ನೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈಗ ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದುದು ಬಹಳ ಅಗತ್ಯವಾದದ್ದು. ಈ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲಂ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಫೈನಾನ್ಸಿಯಲ್ ಇಂಟಿಗ್ರೇಷನ್ ಆಗತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಮಾಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಒಪ್ಪಂದ ವಾಗಿತ್ತೆಂದು ನಾವು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಹಾಗೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವುದಕ್ಕೆ ಈ ದಿವಸ ಗಮನ ಕೊಡದೆ ಅದನ್ನು ಈಗ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ನೂಕುವಲ್ಲ. ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಈ ವ್ಯಾಪಾರ ವ್ಯವಸಾಯಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಬೇಕಾದರೆ ಈಗ ಉತ್ತರ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದಾರೋ ಹಾಗೆಯೇ ಇಲ್ಲಿಯೂ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದದ್ದು ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಈಗ ಉತ್ತರ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವ್ಯವಸಾಯಾಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಬಹಳ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಸಹ ವ್ಯಾಪಾರ - ವ್ಯವಸಾಯಾಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಗಬೇಕಾದದ್ದು ಅಗತ್ಯ. ಈ ಅಂಶವನ್ನೂ ಸಹ ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹಿಂದಿನ ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕನುಸಾರವಾಗಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲಂ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ತಕ್ಷಣವೇ ಅವರು ಕೈಕೊಳ್ಳುವ ಹಾಗೆ ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಈಗ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ನಿರ್ಣಯ

ವನ್ನು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

\*Sri J. MOHAMED IMAM (Jagalur).—While supporting this resolution, it is my duty to point out how the State has suffered on account of the policy recently adopted by the Government of India. The State of Mysore had its own railway system and we were proud of it. The entire railway was constituted into a separate department and the management of railway service was quite efficient and it was at least as efficient as it is now after the change over. The Mysore Government had built up a definite policy for the future development of railways and it was the idea that every part of the State and every district headquarter and, if possible, every taluk headquarter must be connected with railways. With this end in view, every District Board was asked to levy a special cess called railway cess and many District Boards like Chitaldrug, Chikmagalur, Bangalore and Mysore District Boards were levying the special railway cess and each District Board and each District constituted its own fund which was called the Railway Cess Fund and the object was that this fund must be supplemented by the Government and a regular development of railways adopted. The State Government at that time had a series of railway projects in view and they were the extension of Mysore-Chamarajanagar railway line to Satyamangalam, the extension of railway line from Chitaldrug to Rayadurg, the extension of Kottur line to Chitaldrug via Jagalur, the extension of Kottur line to Harihar via Arsikere and laying out a new line from Katur to Chikmagalur and further on connecting Mangalore and we had a definite programme and in pursuance of this policy. Preliminary survey works were also conducted and priority was given to the linking up of Chamarajanagar railway line with Satyamangalam. The State spent a good deal of money on this preliminary survey work. I think we have spent lakhs. It was acknowledged by one and all and even by other railways that this would be a useful line, a line which would help the

(SRI J. MOHAMED IMAM.)

industrial and commercial development of the State, because we know that at present commercial intercourse between the South of India and Mysore is very limited and very difficult. If we have to travel to any place in South India or if any goods have to be sent, then it must necessarily be done through Madras or through Erode and other places, which is round about; but a direct link from Chamaraajanagar to Erode would not only cut short the distance but also would help the growth of trade and commerce. This principle was recognised and the Mysore Government was very keen and had promised that they would take up this line, but the only obstacle, a serious obstacle then was that the then Railway Companies, the South Indian Railway and the M. S. M. Railway put serious objections. At that time it was quite necessary that the consent of the neighbouring railway companies who were affected by this line had to be obtained unless the Government of India overruled their objection. So, the South Indian Railway and the Southern Mahratta Railway raised serious objections and protested. They said their interests would suffer if this line was allowed, and though it is advantageous to Mysore, it would work detrimental to the interest of Southern Mahratta Railway and South Indian Railway. But the Government of Mysore were fighting their cause and they approached the Government of India. But the Government of India which was mainly influenced by Britishers who had their interest in these two railways, did not recognise our claim and were rather indifferent. If the Minister will look into the records, it will be seen they have not denied but said that it would be considered when the time approached for it. Now, there is no serious difficulty because all the Railways have been nationalised, being managed by the Government of India. So, vested interests do not arise. The Government of India should look into the interests of the States concerned, should look to the interests of the people and the country. It is such an important line that it will give

direct connection between the State of Mysore and Bombay on one side—I must state that the Bombay Government is going to be benefited—and the rest of South India on the other. It is a very advantageous line and the Government should take this into consideration. It is very important and they must give first preference to this line. Sri Huehmasthy Gowda just now pointed out that the Government of India not only in railway matters but in other matters also has been giving a step-motherly treatment. It may be that those who are in the proximity of the Capital, who are nearer to the Capital, will have a predominant voice in administration and win their point while those that are far away from the Capital or from those who rule the country have very little influence and their voices are considered to be very feeble. I can take a challenge that this railway communication is of primary importance and more important than any other railway communication that has been taken up. It is far more important from the country's point of view. Therefore, it is very much regretted that the South is being neglected and persistently neglected. That is why, Sir, I am one of those who feel that very much harm is done to the State as a result of integration. When the Government of India took over our Railways, necessarily they took over not only the assets but also liabilities. This is a promise which the old Government made to the people and this was a promise which the Government said they would implement. If the Railways had been left with us, we would have certainly implemented it. Sir, in the year 1946, —the then Railway General Manager is here and he will throw more light on it— a number of policy committees were appointed and one committee had to deal with the development of communications and that committee had recommended that this line should be given due priority and we had necessary funds also to implement it. Many people were wondering or saying why we conserved so much money? That fund was built up with a view to take up such important works and we would have

done it but for integration. But there was a serious obstacle from the South Indian Railway or the Mahratta Railway. Now though the entire asset has been taken over, the entire Railway system had been taken over by the Government of India, and all the funds had been taken over, they have not taken over any liabilities. Our debt position still remains the same. According to the terms of the integration, the Government of India must share a portion of our liabilities also. But they have not still done it. After the Government of India deprived us of this important development work, they cannot sit idle and say they have nothing to do with this Railway. They must bestow equal attention to the entire country. It is left to the Government and the Chief Minister to fight out the cause. Let him go into the spirit of the terms of the integration agreement. The Central Government have assured the Government of Mysore that by this integration the State would not suffer. Does not the State suffer now? These are very important points. It raises the question of many important policies. The principle is this: Should not the Government of India honour all those obligations and promises of the State which they made to the people at the time when they were having under their control the management of this Railway? Not only this; there are so many other important lines. My Hon'ble friends from Chitaldrug feel very keenly that the Government of India have not bestowed any thought towards linking up Chitaldrug with Rayadurg. This is a question which they have been fighting for for the last 50 years. This is a question which the people are urging the Government of Mysore and the Government of Mysore almost held out a promise that they would take it up. Surveys and preliminary works have been done and I do not know if the Gods who rule us who sit 2,000 miles far off, are aware that there is such a place as Rayadurg and whether they are conversant with those places. They are surrounded by their own problems which are peculiar to them and which

exist in Northern India. Secondly, there are other lines like Kottur-Chitaldrug which should also be given priority. However, Satyamangalam line is the most important one. It will revolutionise the entire prosperity and the entire growth of South India. It will bring South India and Mysore and Bombay nearer together by hundreds of miles. Such is the importance of this line and I am sure the Government of India will give first priority to the development of this line and fulfil the obligations and promises which the Government of Mysore made to the people.

\*ಶ್ರೀ ಎ. ಭೀಮಪ್ಪನಾಯಕ (ಮೊಳಕಾ ಲ್ಕುರು)—ಸ್ವಾಮಿ, ಒಂದು ದೇಶದ ವ್ಯಾಪಾರ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ನಾಗರಿಕತೆ, ಅಷ್ಟೇಕೆ ದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಧವಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಳಿಗೂ ಆ ದೇಶದಲ್ಲರಿತಕ್ಕೆ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯಗಳೇ ಬಹು ಅಮೂಲ್ಯವಾದವು ಎನ್ನುವುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ತಿಳಿದಿರುವ ವಿಷಯ. ಅದನ್ನು ಕಂಡು ಇಡೀ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನ ತನ್ನದೇ ಆದ ಒಂದು ರೈಲ್ವೆ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಬೆಳೆಸಿತು. ಹಾಗೆಯೇ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಸಂಸ್ಥಾನ ಸಹ ತನ್ನ ರೈಲ್ವೆ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು ದೇಶ ಈ ಬಹು ಮುಖ್ಯವಾದ ಪಾಹನಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ತನ್ನದೇ ಒಂದು ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿತ್ತು. ಭಾರತದ ಇತರ ಭಾಗದ ರೈಲ್ವೆಗಳು ಬೇರೆ ಕಂಪೆನಿಗಳ ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪಾರಸ್ಥರ ಕೈಯಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಮೈಸೂರು ಮಾತ್ರ ತನ್ನದೇ ಆದ ಒಂದು ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿತ್ತು. ತಾನು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ಜಿರ್ರಾ ಬೋರ್ಡುಗಳು ಕೂಡ ಈ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳೆವಣಿಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಜನತೆಯ ಸಹಕಾರ ಪಡೆಯಲು ಉತ್ತೇಜನ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಹಾಗೆಯೇ ಅನೇಕ ಜಿರ್ರಾ ಬೋರ್ಡುಗಳು ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದರು. ಮೈಸೂರು ದೇಶ ಕೈಗಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಹೆಸರು ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೂ ಇತರ ವಿಧಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿಯುವುದಕ್ಕೂ ಕೂಡ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಪದ್ಧತಿ ಬಹಳ ಕಾರಣವಾಗಿತ್ತು ಎಂದರೆ ಅದು ಅತಿಶಯೋಕ್ತಿಯಲ್ಲ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ; ಮೈಸೂರಿಗೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದಂಥ ಮುಖ್ಯ ಆದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ಆದಾಯವೂ ಸಹ ಸೇರಿತ್ತು ಎಂಬುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ತಿಳಿದ ವಿಷಯ. ಇಂಥಾದ್ದನ್ನು ನಾವು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ವಹಿಸಿಕೊಡುವಾಗ ನಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶವಾದರೂ ನಮಗಿಂತಲೂ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅವರಿಂದ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದೇ ಆಗಿತ್ತು. ನಾವು ಏನು ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದರೋ ಅದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಅವರು ಮಾಡಿಯಾರು ಎಂಬ ಮನೋಭಾವವನೆಯಿಂದ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟು ಅದರಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿದ್ದ ಆದಾಯವನ್ನು ಕೂಡ ಕಳೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದಾದ ಮೇಲೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಮೈಸೂರನ್ನು ಮಲ ತಾಯಿಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡಿದೆ ಎಂದು ಬಹಳ ವಿಷಾದದಿಂದ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಎಲ್ಲೂ ರೈಲ್ವೆ

(ಶ್ರೀ ಎ. ಭೀಮಪ್ಪನಾಯಕ್.)

ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹಾಕದೆ ಇದ್ದರೆ ಬೇರೆ ಮಾತು. ಹಾಗಲ್ಲದೆ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಡೆ ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಿನದೇ ಭಾರತದ ಇತರ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಎಂದರೆ ಉತ್ತರ ಭಾರತ ದಲ್ಲಿ ಪಾಸ್ತಿ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಲೈಸೆನ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಸೌಕರ್ಯ ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಾ ಇರುವುದರಿಂದ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತವನ್ನು, ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನ ವನ್ನು ಕಡೆಗಳಿಸಿ ನೋಡುತ್ತಿರುವುದು ಬಹಳ ವಿಷಾದಕರ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ನಾವು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಈ ವರ್ತನೆಯನ್ನು ಎಷ್ಟು ಖಂಡಿಸಿದರೂ ಸಾಬರು. ಇದಕ್ಕೆ ಸಭೆಯವರು ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಇಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ, ನನ್ನ ಮಿತ್ರ ರಾದ ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರವರೂ Mineral Development Committee ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಹೋಗಿವಾಗ ಅಲ್ಲಿ ಏನು ನಡೆದಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಬಹಳ ವಿಷಾದಕರವಾದ ಘಟನೆಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಉತ್ತರ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದುರು ಸಾಗಿಸಲು ಏನಾದರೂ ತೊಂದರೆ ನಿವಾರಿಸಿದೆಯೇ ಎಂದು ಯಾರನ್ನಾದರೂ ಕೇಳಿದರೆ, ಏನೂ ತೊಂದರೆ ಇಲ್ಲವೆಂದೂ, ಬೇಕಾದಷ್ಟು ವ್ಯಾಗನ್ allotment ಇದೆಯೆಂದೂ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಗನ್ ಅಲಾಟ್‌ಮೆಂಟೇ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ bottleneck ಆಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಯಾವ ಅದುರು ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಯೂ ಇಲ್ಲವೋ, ಯಾವ ಅದುರಿಗೆ ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಡೆಯಲ್ಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಬೇರೆ ಇದೆಯೋ ಅಂಥ 102 ಭಾಗ ಫಾಸ್ಟರ್ಸ್ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಅದುರು ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿದೆ. ಇಂಥ ಒಳ್ಳೆಯ ಅದುರು ನಮ್ಮಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಕೂಡ railway freight ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಇರತಕ್ಕಂಥ ದೂರ ಇವುಗಳ ತೊಂದರೆ ಇದೆ. ಈ ತರಹ ತೊಂದರೆಗಳು ಮತ್ತು allotment ವಿವರ ಇವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಬೇರೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಅದುರಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಭಾಗ ಅದುರು ಮಧ್ಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಮಧ್ಯ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಹತ್ತಿರವಿರತಕ್ಕ Bombay sea-port, ಸಮುದ್ರ ದಂಡೆಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವ allotment ನಿರ್ಬಂಧವೂ ಇಲ್ಲದೆ free transport ಆಗುತ್ತಿದೆ. ನಮಗೆ ಮದರಾಸಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಲು bottleneck ಆಗಿರುವುದರಿಂದ, ವ್ಯಾಗನ್ allotment ಮಾಡಿ ಗಣಿಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಯಾವ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೂ ಕಲ್ಪಿಸಿ ಕೊಡದೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಸುಮಾರು 10 ರೂಪಾಯಿ ಬರ್ಚಾಗುವುದು ನಮಗರಿಗೆ 20-30 ರೂಪಾಯಿ ಬರ್ಚಾಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮದರಾಸಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮದರಾಸಿಗೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ ರೈಲ್ವೆ ಇದೆ. ಅಮೃತಾ ಪುರದಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಮಿಷನ್ ಗೇಜ್ ಇದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಅದುರನ್ನು ತಂದುಹಾಕಲು ಸ್ವಲ್ಪವಿಡಿದ ಮಿಷನ್ ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ತಂದು ಇಳಿಸಿಕೊಂಡು, ಮತ್ತೆ ಅದನ್ನು ರಾರಿಗಳಿಗೆ ತುಂಬ ಕಂಟೇನೇಂಟಿಗೆ ಸಾಗಿಸಿ ಅಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ ರೈಲಿಗೆ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಒಂದೊಂದು ವ್ಯಾಗನ್‌ನಿಗೆ 4-5 ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಬರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲರತಕ್ಕ ಗಣಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುವ ವಸ್ತುವಿಶೇಷಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಲು ತೊಂದರೆ ಬಂದಿದೆ. ಯಾವ ಒಂದು ದೇಶಕ್ಕೆ

ಸಮುದ್ರ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲವೋ, ಯಾವ ದೇಶದಿಂದ ಸಮುದ್ರ ತೀರಕ್ಕೆ ರೈಲ್ವೆ ಅನುಕೂಲವಿಲ್ಲವೋ, ಆ ದೇಶ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ, ಆ ದೇಶ ಮುಂದುವರಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ತಿಳಿದ ವಿಚಾರ. ಈ ತೊಂದರೆ ನಮಗೆ ಒದಗಿದೆ. ಈ ರೈಲ್ವೆ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಎಷ್ಟೇ ಬರ್ಚಾ ದರೂ ಕೂಡ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ನಾವು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೆವು. ಶ್ರೀ ಇಮಾಂ ಸಾಹೇಬರು ಯಾವ ಯಾವ ಲೈಸೆನ್ಸುಗಳು ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿದ್ದುವು, ಅವಕ್ಕೆ ಬರ್ಚಾ ಎಷ್ಟು ಬೆಳಗುತ್ತಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಹಿಂದಿನ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿದ್ದುವು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನೇ ಪುನರಾವೃತ್ತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಮಾತು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಮ್ಮ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ಮೈಸೂರಿನ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿರುವ ಮನೋಭಾವ ಅಷ್ಟು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಯಾರೂ ಒಪ್ಪಲಾರರು. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನಾವು ಒಂದು ತೀವ್ರವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಾವಾಗಿಯೇ ಒಂದು ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಟ್ಟರೂ ಚಿಂತೆ ಇಲ್ಲ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ, ದಕ್ಷಿಣದ ಬಡಾವಣೆ ಸೇರಿ ಒಂದು ಸಾವಿರ ಮೈಲಿಯಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ರೈಲ್ವೆ ಲೈಸೆನ್ಸು ಈ ಸಲ ಹಾಕಬೇಕು ಎಂದು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದೂ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕು. ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಸಾವಿರ ಮೈಲಿ ರೈಲ್ವೆ ರೈಲ್ವೆ ಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳುವುದು ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯ. ಅಷ್ಟು ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಂಡು ಬಂದರೆ ಎಷ್ಟು ಬೇಕೋ ಅಷ್ಟನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹಾಕಿ ಎಂದು ಕೇಳಬಹುದು. ಅದು ಬೇರೆ ಮಾತು. ಸತ್ಯಮಂಗಳ ರೈಲ್ವೆ ರೈಲ್ವೆ ಬಹಳ ಅಗತ್ಯವಾದುದೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಆ ಲೈಸೆನ್ಸು ಹಾಕದೆ ಹಾಗೆಯೇ ಮೊಟಕು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥವು ಅನೇಕ ರೈಲ್ವೆಗಳಿವೆ. ಚಿಕ್ಕ ಜಾಜೂರಿನಿಂದ ಚಿತ್ರದುರ್ಗಕ್ಕೆ 22 ಮೈಲಿ ರೈಲ್ವೆ ರೈಲ್ವೆ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಮುಂದೆ ಹೋಗದೇ, ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಕೊನೆ ಮುಟ್ಟದೆ ಇದ್ದರೆ ಅದರಿಂದ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

4 P.M.

ಹೀಗಾಗಿ ಅವರು ನಮ್ಮ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಮೊಟಕುಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ನಮಗೆಷ್ಟು ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ, ನಾವು ಒಂದು ಮೂಟೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಸಾಮಾನನ್ನು ಹೈದರಾಬಾದಿನಿಂದ ತರಬೇಕಾದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದಿನಿಂದ ಗುಂತಕಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದು, ಅಲ್ಲಿಂದ ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬಳ್ಳಾರಿಯಿಂದ ಗದಗಿ, ಅಲ್ಲಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಹರಿಹರದ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚಿಕ್ಕ ಜಾಜೂರಿಗೆ ಬಂದು, ಅಲ್ಲಿಂದ ನಮಗೆ ಬರಬೇಕು. ಇದು ಯಾವರೀತಿಯಾಯಿತೆಂದರೆ, ಮೂಗನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಮುಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ತಲೆಯನ್ನು ಹಿಂದಿನಿಂದ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಆ ಕಡೆಯಿಂದ ಮುಟ್ಟಿದಂತಾಯಿತು. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕಾದರೆ ನಾವು ಹೇಳಿದಂತೆ ಒಂದು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಲೇ ಬೇಕು. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ, ಈ ಹೊತ್ತು ನಮಗೆ ಸೇರಿರುವ ಬಳ್ಳಾರಿಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ತರಬೇಕಾದರೆ, ಅಲ್ಲಿನ ಕಟ್ಟಡ ಅದುರನ್ನು

ತೆಗೆಯುವ ಪಯತ್ನವಾದರೇಕಾದರೆ ಕಲ್ಪದ್ವಲನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಒಂದು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡುವುದು ಅಗತ್ಯ. ನಮಗೆ ಕಲ್ಪದ್ವಲಿನ ಅಭಾವ ವಿಶರೀತವಾಗಿದೆ. ಈಗ ನಮಗೆ ಕಲ್ಪದ್ವಲಿನ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಒಂದೂವರೆ ಸಾವಿರ ಮೈಲಿಗಿಂತ ದೂರದಿಂದ ಬರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲೇ ಇರುವ ನೆವೇಲಿಯಿಂದ ಕಲ್ಪದ್ವಲನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುವುದಾದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಸೊಂಡೂರುವರೆಗೆ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಹಾಕುವುದು ಬಹಳ ಅವಶ್ಯಕ. ಅದಿಲ್ಲದೆ, ಈ ಹೊತ್ತು, ಸೊಂಡೂರಿನ ಕಟ್ಟಡದ ಅದರನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಒಂದು ropeway ಮೂಲಕ ಅದನ್ನು ತಂದು ಸ್ವಾಕ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. Pit's mouthನಿಂದ ಹೊರಗೆ ತಂದ ಕ್ಷಣ ರಾಯಲ್ವೆ ಕೆಳುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಸಹಸ್ರಾರು ರೂಪಾಯಿಗಳ ರಾಯಲ್ವೆ ಕೊಟ್ಟು ಅದನ್ನು ಸಲಿಸಾಗಿ ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯಾಗ್ ಸರಬರಾಜಿಲ್ಲದೆ ಒಂದೆಡೆ ನಿಂತು ಹೋದರೆ ಕೈಗಾರಿಕೆ ನಡೆಸುವವರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ.

ಹೀಗೆ ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯಿಂದಲೂ ಈ ರೈಲ್ವೆಗಳ ಅಭಾವದಿಂದ ನಮ್ಮ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನಮ್ಮ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಪತ್ತಿಗೆ ಬಹಳ ಧಕ್ಕೆಯುಂಟಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕು. ನೀವೇನೋ ಹೇಳಬಹುದು, 'ನಾವೇನು ಮಾಡೋಣ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದು' ಎಂದು. ಆದರೂ ತಾವು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹಿಂದೆ ಇಂಟಿಗ್ರೇಷನ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಮಾಡಿದ್ದ ಆಲೋಚನೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಅವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರ ಮೇಲೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕು, ಈ ಇಡೀ ಸಭೆಯೇ ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮ ಹಿಂದೆ ಯೆಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಯಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ ಮುಂದಿನ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಲಸವನ್ನು ಕೈಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

\*ಶ್ರೀ ಎಂ. ಸಿದ್ದಪ್ಪ (ಚನ್ನಗಿರಿ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗಾ ಗಲೇ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು Railway communication ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದವರು ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶವನ್ನು ಹೇಗೆ ನಿಯೋಜಿಸಿ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನನಗೆ ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ 1930ನೆಯ ಇಸವಿಯಿಂದ, ನಾನು ಹಿಂದೆ ಅಸೆಂಬ್ಲಿ ಮೆಂಬರಾದ ಕಾಲದಿಂದಲೂ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಾರಿಯೂ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ರೈಲ್ವೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ಬಗ್ಗೆ ಮನವಿಗಳು ಬರುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಸಾಗರದ ರೈಲ್ವೆ ಒಂದು; ಕಡೂರು-ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಎರಡನೆಯದು; ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ರಾಯದುರ್ಗ ರೈಲ್ವೆ; ಹಾಗೆಯೇ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲ ರೈಲ್ವೆಯ ವಿಚಾರ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲೂ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಸಾಗರ ರೈಲ್ವೆಯೇನೋ ಬೇರೆ ಯಾವುದೋ ಕಾರಣದಿಂದ ನೆರವೇರಿತು. ಆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಇತರ ಈ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ನೆರವೇರಿಸಿ ಎಂದರೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಕಂಪೆನಿಯವರ interest affect ಆಗುತ್ತದೆ, ವಿವಿಧ ಕಂಪೆನಿಗಳವರ ಒಪ್ಪಿಗೆಯಿಲ್ಲದೆ ಈ ಹೊಸ ರೈನ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಆದರೂ ಇವುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ವಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದಾಗ, ಈಚೆಗೆ 1949-50ನೆಯ ಇಸವಿ

ಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದ ರೈಲ್ವೆ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇಂಟಿಗ್ರೇಷನ್ ಆದ ದೆಸೆಯಿಂದ ಸೇರಿದ ಮೇಲೆ, ನಾವು ಈ ಅಂಶವನ್ನು ಆಗಿದ್ದ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದಾಗ, 'ಮೈಸೂರಿಗೆ ಸೇರಿದ ವಿಶರೀತವಾದ Capital assetsನು ನಾವು ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ, ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ನಮಗೆ ಪ್ರತಿಫಲ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ, over and above our assets and liabilities, ದಿವ್ಯ ಸಿಯೇಷನ್ ಮೂಲಕವಾಗಿ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಮೊಬಲಗಲ್ಲದೆ 140 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ' ಎಂದು ನಾವು protest ಮಾಡಿದ್ದಕ್ಕೆ ಆಗಿನ ಹಣಕಾಸಿನ ಸಚಿವರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದಾಸಪ್ಪ ನವರು ನಮಗೊಂದು ಭರವಸೆ ಕೊಟ್ಟು—ಈಗ ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಯಾವ ಯಾವ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲು ಯೋಜನೆಯಾದಿ ಹಾಗೆಯೇ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದವೋ ಅವುಗಳನ್ನು ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೈಕೊಂಡು ಪೂರೈಸಿಕೊಡುವ ಒಂದು ಭರವಸೆಯನ್ನು ಅವರಿಂದ ಪಡೆಯುವುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರು, ರೈಲ್ವೆಯನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ವಹಿಸುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ assets ಮಾತ್ರ ಅವರಿಗೆ ವಹಿಸದೆ ಇರುವುದು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂದು ಒಂದು ಸಮಾಧಾನವನ್ನು ಅವರು ನಮಗೆ ಹೇಳಿದರು. ಕೊನೆಗೆ ಆ ಸಮಾಧಾನ ನಮಗೆ ತೃಪ್ತಿ ಕರಸಾಗಿ ಕಂಡು, ಒಂದುವೇಳೆ ಹೀಗೆ ಒಂದು ಕೋಟಿ ಚಿಲ್ಲರೆ ರೂಪಾಯಿಗಳು ನಮ್ಮಿಂದ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಹೋದರೂ, ಬಹಳ ದಿವಸಗಳಿಂದ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಆಗದೆ ಉಳಿದಿದ್ದ ರೈಲ್ವೆಗಳು ಆಗುತ್ತವೆ ಎಂದು ಸಂತೋಷದಿಂದ ಒಪ್ಪಿದವು. ಆದರೆ, ಅದಾಗಿ ಈಗ 5-6 ವರ್ಷಗಳಾದರೂ, ಮಾನ್ಯ ಸ್ಟೇಟಿಂಗ್‌ಗಳು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ, ಉತ್ತರ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಸಾವಿರ ಮೈಲಿಗಳಗಟ್ಟಲೆ ರೈಲ್ವೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರೂ ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಏನೂ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ, 1951-52ನೆಯ ಸಾಲಿನ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದ ಬಡ್ಡಿ ಟ್ರಸ್ಟಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲದ ರೈಲ್ವೆ ಬಗ್ಗೆ ಮೊಬಲಗನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದರೂ ಕೂಡ, ಅದು ಏಕೋ ನಿಂತು ಹೋಯಿತು.

ಆದ್ದರಿಂದ ಈಗ ತಾವು ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಇಂಟಿಗ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಏನೇನಾಗಿರಲಿರಲಿರಲಿ ನಮಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೋ, ಯಾವ ಯಾವ ಭರವಸೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಮ್ಮ assetsಗಳೆಲ್ಲವನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೋ, ಆ ಭರವಸೆಗಳನ್ನು ಈಡೇರಿಸುವಂತೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲದ ರೈಲ್ವೆ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾವು ಕೇಳಿದರೆ ಬಹಳ ವ್ಯಸನವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೈಲ್ವೆಯು ಉದ್ದ ಇರುವುದು 50 ಮೈಲಿಗಳು ಮಾತ್ರ. ಆದರೆ, ಈ railway link ಆಗುವುದಾದರೆ, ಇಡೀ ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಸುಲಭವಾದ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯತಾಗುತ್ತದೆ. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನವು ಉತ್ತಮಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಇದು ಬಹಳ ಸಹಾಯಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಹಿಂದೆ ಏನೇ ಕಾರಣಗಳಿಂದ, ಏನೇ ಪ್ರತಿಬಂಧಗಳಿಂದ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ನಿಂತುಹೋಗಿರಲಿ, ಈಗ ಪ್ರತಿಬಂಧ ಕವೇನೂ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಗೆ ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಹಾಗೆಯೇ ಇಂಥ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ರೈಲ್ವೆ linkನ್ನು ಮಾಡಿಸಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೂ ಅವರಿಂದ ಭರವಸೆ ಪಡೆಯಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ



(ಶ್ರೀ ಎಲ್. ಸಿದ್ದಪ್ಪ.)

ನಾನು ಈ ನಿರ್ಣಯ ವನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

Sri R. ANANTARAMAN (Chamarajpet).—Mr. Speaker, Sir, with your permission I wish to move the following amendment to Resolution No. 7, line 2.

“Substitute the word ‘expediting’ in place of the word ‘including’ after the word ‘for,’”

The resolution as it is, means for including laying of the railway line. It means, this railway line may be included in the next Five-Year Plan. It is better this line is taken up immediately. That is way I am seeking the permission of the Chair to substitute the word ‘expediting’ in place of the word ‘including’. I hope the Hon’ble mover of this resolution has no objection to this.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR.—I support that amendment, Sir.

Mr. SPEAKER.—Amendment moved :

“That in Resolution substitute the word ‘expediting’ in place of the word ‘including’ after the word ‘for.’”

\*ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ (ತುರುವೇಕೆರೆ).—ಈ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್‌ಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಎಷ್ಟಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಮಾನ್ಯ ಸ್ಪೆಷಿಲರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಸುಮಾರು 20-30 ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ಒಂದು ವಿಧದಲ್ಲಿಂದಿದ್ದರೆ ಇನ್ನೊಂದು ವಿಧದಲ್ಲಿ ಈ ವಿಷಯ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತಿದೆ. ನಮಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯದ ವಿಕಾರದಲ್ಲಿ ಇಂದಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಹಳಮಟ್ಟಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಇಂದಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಾಗ...

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಹನುಮಂತಯ್ಯ.—ಅದೆಲ್ಲಾ ಆಯಿತು !

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಹೌದು ; ಅದೆಲ್ಲಾ ಕೆರೆಯ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಹೋದ ನೀರಿನಂತಾಗಿದೆ ! 36 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಬೆಲೆ ಬಾಳುವ ನಮ್ಮ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಕೇವಲ ಆರು ಕೋಟಿ 80 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟುಬಿಟ್ಟಿವು. ಏಳು ಕೋಟಿಗೆ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಉತ್ಪತ್ತಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದುದನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟು, ಇಂದು ಅವರನ್ನು ನಾವು ಬೇಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿ ಬಂದಿದೆ. ಆಗ ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರು, ಇಂದಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬೇರೆಯಲ್ಲ, ನಾವು ಬೇರೆಯಲ್ಲ ಎಂದು ; ಆದರೆ ಈಗ ನೋಡಿದರೆ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹಿಂದಿನ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಸರ್ಕಾರದವರ ಮನೋಭಾವವನ್ನುನ್ನೇ ತೋರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. M. S. M. ಮತ್ತು S. I. R. ಮುಂತಾದ ಕಂಪನಿಗಳೆಲ್ಲಾ ಹೋಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನಕ್ಕೆ ಬಂದ

ಮೇಲೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಷ್ಟಗಳೂ ತಪ್ಪಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾರ್ಗಾನುಕೂಲಿ ಸಿಕ್ಕಲು ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆಂದು ನಾವು ತಿಳಿದಿದ್ದೆವು. ಏಕೆಂದರೆ, ಈಗ ನಾವು ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ 550 ಮೈಲಿಗಳು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಕಡಮೆ ಮಾಡಿ ಹತ್ತಿರದ ನೇರವಾದ ಮಾರ್ಗವೇರ್ಪಟ್ಟರೆ ನಮ್ಮ ದೇಶದ ವ್ಯಾಪಾರ ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಕುದುರುತ್ತದೆ, ನಮ್ಮ ಅವರ ಸಂಪರ್ಕ ಬಹಳ ವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗುತ್ತದೆ, ಈ ಚಿಕ್ಕ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೆವು. ಆಗ ಕೇವಲ ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ ಬಿಚ್ಚಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಿಂತಲೂ ಅಗುತ್ತಿದ್ದುದು ಈಗ ಐದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗುತ್ತದೆ, ಅಷ್ಟೆ. ಇಂಥದನ್ನು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರೇಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಲಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ. 1,000 ಚದರ ಮೈಲಿಗಳಿಗೆ 44 ಮೈಲಿ ರೈಲ್ವೆ ರಸ್ತೆಯಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಬಹಾರನ್ಪುರ ಸಾವಿರ ಚದರ ಮೈಲಿಗಳಿಗೆ 46 ಮೈಲಿಗಳ ರಸ್ತೆಯಿದೆ. ಅದೇ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ, ಸಾವಿರ ಚದರ ಮೈಲಿಗಳಿಗೆ ಕೇವಲ 26 ಮೈಲಿಗಳಷ್ಟು ರೈಲ್ವೆಯಿದೆ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ, ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪುನಃ ಪುನಃ ರೈಲ್ವೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈಚೆಗೆ ಸಿಕ್ಖಂಡರಾಬಾದಿಗೆ ಹೊಸದಾಗಿ ಉತ್ತರದಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ವಿಾಟರ್‌ಗೇಜು ಸೀದಾ ಸೇರಿಸಲು ಹಿಂಗೋಲಿಯಿಂದ ವಿಾಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನಾವು ಹಿಂದೆ ನ್ಯಾಯವಿಧಾಯಕ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳಮಟ್ಟಿಗೆ ಪ್ರಶ್ನಿಸಿದರೂ ಆಗಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ನಮ್ಮ ಬಾಯಿ ಬಿಡಿದರು. ಎಲ್ಲಾ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರವೇ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆ ಮೂವತ್ತೈದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ನಮ್ಮಲ್ಲೇ ಇದ್ದರೆ ನಾವೇ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲವೇ? ನಾವು ‘ಎಲ್ಲಾ ಒಂದೇ’ ಎಂದು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರಿಂದ, ಈಗ ಅವರು ಮುತಾಯಿ ಮಕ್ಕಳಂತೆ ನಮ್ಮನ್ನು ನೋಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಕಷ್ಟಗಳೇನಿದ್ದರೂ ಅವರು ನಿಗಾ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ನಾವು ನೀಲಗಿರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಎಷ್ಟು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕು ! ಎಷ್ಟೋಸಾರಿ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿದ್ದಾಯಿತು. ಮೈಸೂರಿನವರೇ ಒಂದಲ್ಲ ಮೂರು ಸಾರಿ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿದರು. ಅದೂ ಇಂದಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರ ಮಂಜೂರಾತಿ ಪಡೆದುಕೊಂಡೇ ಸರ್ವೆ ನಡೆಸಿದರು. ಆಗಿನ ಮಂತ್ರಿಮಂಡಲ ಮೊದಲನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿದೆಯೆಂದು ಭರವಸೆ ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟರು. ಆದರೂ ಆ ಭರವಸೆಗೆ ಳೆಲ್ಲಾ ಬಿಸಿಲು ದುರೆಗಳಾದಂತಾದುವು. ಹೀಗೆ, ಹಿಂದಿನ ಸರ್ಕಾರ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಬರತಕ್ಕ ಸ್ವತ್ತನ್ನು ಕಳೆದುಬಿಟ್ಟರು. ನಮ್ಮ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಿದ್ದು ಮಾರ್ಗವೇ ಹೋಯಿತು. ಇಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ನಮಗೆ ಬಂದಿತು. ನಮ್ಮ ದೌರ್ಭಾಗ್ಯ, ನಮಗೆ ಸಮುದ್ರತೀರ ಕೂಡ ಇಲ್ಲ. ಹಿಂದಿನ ಸರ್ಕಾರ ಸಮುದ್ರ ತೀರ ಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಬಟ್ಟರ್ ರೇವುಪುಟವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟರು. ಅದೂ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕೂಡ ಇಲ್ಲದೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಶ್ರೀ ಅನಂತರಾಮಣ್ ರವರು ತಂದಿರುವ ತಿರುಪತಿ ಸೂಕ್ತವಾಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಏನಾದರೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿ, ಈ ಮೊದಲನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲೇ ಮರು ಮಾಡಿ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಿಸಬೇಕು. Better late than never

ಎಂಬ ನಾಣ್ಯದಿಯಂತೆ, ಈಗರಾದರೂ ತಮ್ಮ ಶಕ್ತಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಪರೋಗಿಸಿ ಈ ಕೆಲಸವನ್ನು ಆಗ ಮಾಡಿಸುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ.

\* ಶ್ರೀ ಮತಿ ಬಿ. ಎಲ್. ಸುಬ್ಬಮ್ಮ (ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು-ಮೂಡಿಗೆರೆ).—ಶ್ರೀಮಾನ್ ರಾಜಯ್ಯನವರು ತಂದಿರುವ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸುತ್ತಾ ರೈಲ್ವೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದವರು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಮೇಲೆ ಮೈಸೂರು ದೇಶದ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾಗಕ್ಕೆ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಿದಿರುವುದರಿಂದ ಎಷ್ಟು ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. 50 ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಸರ್ವೆ ಆಗಿರುವ ಕಡೂರು-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಈವರೆಗೂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಈ ರೈಲ್ವೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅನುಸರಿಸಿರುವ ನೀತಿಯನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕಡೂರು ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ವ್ಯಾಪಾರ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟೋ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಸರ್ಕಾರದ ನೀತಿ ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ವಿಷಾದಪಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಯಾವ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಹಾಕಬೇಕೆಂಬುದಕ್ಕೆ ಷುಟ್ಟಿ ಮಾಡಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ಕಳುಹಿಸಬೇಕು. ಅದರಲ್ಲೂ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದಲ್ಲಿರುವ ಮಲೆನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುವ ಭತ್ತ, ಬಿದಿರು, ಗಂಧ, ಕಾಫಿ ಮುಂತಾದುವುಗಳಿಂದ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಆದಾಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಮಲೆನಾಡನ್ನು ನಿತ್ಯವಾಗಿ ಕಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕಡೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಸತ್ಯಮಂಗಲ ರೈಲ್ವೆ ರೈನನ್ನು ಜಾಗೃತ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಾತ್ರ ನಿರ್ಣಯಮಾಡಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಿ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

\* ಶ್ರೀ ಬಿ. ಸಿ. ಬಸಪ್ಪ (ತರೀಕೆರೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಶ್ರೀ ಭೀಮಪ್ಪನಾಯಕರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ, ದೇಶದ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಸಂಚಾರಮಾರ್ಗ ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಮೊದಲನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ನೀರಾವರಿ ಯೋಜನೆ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಬಂದು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಎರಡನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಅದಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾಗ ಕೈಗಾರಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಒಂದು ಯೋಜನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವ ಯೋಜನೆಯನ್ನೇ ಕೈಗೊಂಡರೂ ಸಹ, ನೀರಾವರಿಯಾಗಲಿ ಕೈಗಾರಿಕೆಯಾಗಲಿ, ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ದೇಶ ಮುಂದುವರಿಯುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರುವ ವಿಚಾರ. 1947ರಿಂದೀಚೆಗೆ, ಅನೇಕ ಮಿತ್ರರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ, ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶಕ್ಕೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅಷ್ಟು ಗಮನಕೊಡದೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾಗದ ರೈಲನ್ನು ಉತ್ತರ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಹಾಕಿರುವುದು ಬಹಳ ವಿಷಾದಕರ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಮೈಸೂರು ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಅನೇಕ ವೇಳೆ ನಿರ್ಣಯ ಮಾಡಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅದೇನು ದುರದೃಷ್ಟವೋ ಏನೋ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ, ಶ್ರೀ ಇವಾಂರವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ, ಒಂದು ಅದಿ ರೈಲ್ವೆ ರೈನನ್ನು ಸಹ ಹಾಕದಿರುವುದು ವಿಷಾದಕರ. ಈಗ ವಿಶೇಷ ಸನ್ನಿವೇಶವೊದಗಿದೆ. ನ್ಯಾಷನಲ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೌನ್ಸಿಲಿನಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ

ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸದಸ್ಯರಾಗಿ ಈ ವರ್ಷ ಅವರು ಅಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ ಕೊನೆಯ ಪಕ್ಷ ಮೈಸೂರು ದೇಶಕ್ಕೆ ಸ್ವಲ್ಪವಾದರೂ ಅನುಕೂಲವಾಗಬಹುದು. ಈ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಒಂದು ದ್ವೀಪದ ಹಾಗಿದೆ. ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು-ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ರಾಯದುರ್ಗ, ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೇಲಂ, ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ಅನೇಕ ದಿವಸಗಳಿಂದ ಕೇಳಿದರೂ ಮಾಡದಿರುವುದರಿಂದ ಯಾವ ಅನುಕೂಲವೂ ಇಲ್ಲದಂತಾಗಿದೆ. ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೌನ್ಸಿಲಿನಲ್ಲಿ ನಲ್ಲರಾದಾಗಲೇ ಒಂದಿಡತವಾಗಿ ನಾನು ಸೂಚಿಸಿರುವ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಲು ಒತ್ತಾಯಮಾಡಿ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬುತ್ತೇನೆ. ಈಗಿನ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬಾಕಿ ಎಲ್ಲಾ ವಿಚಾರಗಳನ್ನೂ ಬದಿಗೊತ್ತಿ ಈ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೇ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಬೇಕಾದದ್ದು ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಅನೇಕರು ಕೊಡುತ್ತಿರುವ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿ ಈ ಸಭೆಯ ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಜನರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ತಿಳಿಸಿ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರ ಜಾಗೃತ ಈ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿ ಎರಡನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ, ಬಾಕಿ ಕೈಗಾರಿಕೆ ವ್ಯಾಪಾರವನ್ನು ಒತ್ತಟ್ಟಿಟ್ಟಿಟ್ಟು ಚಿಂತೆಯಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಕೊಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಸಾರಿ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ.

\* ಶ್ರೀ ಬಿ. ಮರಿಯಪ್ಪ (ಮೈಸೂರು-ಉತ್ತರ).—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಅನುಮೋದಿಸಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ರೈಲ್ವೆ ಬಡಾವಣೆ ಎಷ್ಟು ಅಗತ್ಯವೆಂದು ಒತ್ತಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಮಾನ್ಯ ಸ್ಪೀಕರರು ನಾವು ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ, ಕೆಳದಿ ಸರ್ಕಾರ ವಸನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೊಡದೆ ಇರಬಹುದಾಗಿತ್ತು ಎಂಬ ಧೋರಣೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ಕೊಡಲೂ ಇಲ್ಲ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲೂ ಇಲ್ಲ. ನಾವೇ ರಾಜ್ಯಾಂಗ ರಚನೆಮಾಡಿ ನಾವೇ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಕೇಂದ್ರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆಂದು ವ್ಯಥೆಪಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ದೇಶಕ್ಕೆ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಬಂದ ಮೇಲೆ ಇದ್ದ ಸ್ಥಿತಿಗತಿ ನೋಡಿದರೆ ಉತ್ತರ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಯು. ಪಿ. ಮತ್ತು ಅಸ್ಸಾಂ ಕಡೆ ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಮಾಡುವ ಪ್ರಮೇಯ ಬಂದುದರಿಂದ ಸರ್ವಶಕ್ತಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯಗಳನ್ನೂ ಸಹ ಅಲ್ಲಿಗೇ ಮೀಸಲಾಗಿ ಇಡಬೇಕಾದ ಪ್ರಮೇಯ ಬಂದು ಅಲ್ಲಿನ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರು. ಈ ರೈಲ್ವೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಸ್ವಲ್ಪ ನಿಧಾನವಾದ ನೀತಿಯನ್ನು ಸರಿಸಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮ್ಮ ಸ್ವಂತ ಹಣದಿಂದ ಅವರಿಗಿದ್ದ ಸೌಲಭ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಸರ್ವೆ, ಚೆಕ್‌ಕಲ್ ಸರ್ವೆ ಮತ್ತು ಏರಿಯಲ್ ಸರ್ವೆ ಕೂಡ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆಗ ಅನುಮತಿ ಕೊಟ್ಟು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು 1954-55ರಲ್ಲಿ ಹಣ ಕೊಟ್ಟರು. ಯಾವಾಗ ಜೋನಲ್ ಸಿಸ್ಟಂ ಆಯಿತೋ ಆಗ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವರಾಗಿದ್ದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಗೋಪಾಲ

(ಶ್ರೀ ಟಿ. ಮರಿಯಪ್ಪ.)

ಸ್ವಾಮಿ ಐಯ್ಯಂಗಾರವರು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಅನಕ್ತಿ ವಹಿಸಿ ಜೋನರ್ ಸಿಸ್ಟಂನಲ್ಲಿ ಈ ಲಂಕು ಅದಷ್ಟು ಬೇಗ ಪೂರೈಸಬೇಕೆಂದು ಗೊತ್ತು ಮಾಡಿದರು. ಈ ಮೂರೂ ಡೆಡ್ ಎಂಡ್ಸ್. ಚಾಮರಾಜನಗರ ಹಾಗೂ ತಾಳಗುಪ್ಪೆಗೆ ರೈಲು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ರೈಲ್ವೆ ನಿತಿ ರೈಲ್ವೆ ಬೋರ್ಡಿನ ಅಧೀನವಾಗಿತ್ತು. ಆಗ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದಾಗ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಮೂರು ಡೆಡ್ ಎಂಡ್ಸ್ ಅದುವು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ತಾಳಗುಪ್ಪೆ, ಚಾಮರಾಜನಗರ—ಇವು ಮೂರೂ ನಿತವು. ನಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶ ತಾಳಗುಪ್ಪೆಗೆ ಭಟ್ಟರ್ ಕನೆಕ್ಟ್ ಮಾಡ ಬೇಕೆಂದಿತ್ತು. ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಈರೋಡಿಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಕಾಕಬೇಕೆಂದಿತ್ತು. ಅದಾದರೆ ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿಯವರಿಗೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಇಂಟಿಗ್ರೇಟೆಡ್ ಆದಮೇಲೆ ನಂನಾನದ ರೈಲ್ವೆಯಿಲ್ಲ. ಒಂದೇ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟಿಗೆ ಸೇರಿತು. ಇದನ್ನು ಬಡ್ಡಿ 1951-52ರಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿತ್ತು. ಆದರೆ ವಿಳಂಬವಾಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಈ ದಿವಸ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ವರದಿ ಕಾರಣರಲ್ಲ. ಪರಿಶೀಲಿಸಿದರೆ ಹಾಸನದಿಂದ ಮಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಕಾಕುವುದು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ಗಮನದಲ್ಲಿಲ್ಲ ಇದೆ. ಆಗಲೇ ಹೇಳಿದಹಾಗೆ, ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ಒತ್ತಾಯಮಾಡಿದಮೇಲೆ ಎಲ್ಲ ವಿಚಾರದಲ್ಲೂ ಸಹ ಪ್ಲಾನು, ಎಸ್ಸಿಮೇಟು, ನರ್ವ ಎರ್ರಾ ಆಗಲು ಪ್ರಾರಂಭವಾದವು. ಈಗಲೂ ಪುನಃ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಎರಡನೆಯ ಪಂಚ ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಅಡ್ಡಿಯಿಲ್ಲ. ಈ ತಿರುವಾಂಕೂರು ಕೊಟ್ಟಿನ್ನಿಗೆ ಒಂದು ನಣ್ಣ ಲಂಕು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ದಕ್ಷಿಣ ದೇಶಕ್ಕೆ ಸಾಕಯ್ಯ ಕೊಡಲು ಒತ್ತಾಯಮಾಡಿದೆ. ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ರಾಯದುರ್ಗ, ತಾಳಗುಪ್ಪೆ ಈ ಮಾರ್ಗಗಳ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಸ್ವಲ್ಪ ದೂರವಾಗಿ ಯೋಜನೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಬೋರ್ಡಿನವರು ತಾಳಗುಪ್ಪೆಯಿಂದ ಮಲೆವರೆಗೆ ರೈಲು ಹಾಕಿ ಹಾಸನದಿಂದ ಮಂಗಳೂರು ವರೆಗೆ ಆಗುವುದಾದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಕನೆಕ್ಟ್ ಮಾಡಲು ಅನಂತರ ಯೋಜನೆಮಾಡೋಣವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿರುವುದು ಎರಡು—ಚಾಮರಾಜನಗರ ಒಂದು, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಒಂದು. ಇವೆರಡನ್ನೂ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿದರೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ರಾಯದುರ್ಗ, ಚಾಮರಾಜನಗರ—ಈರೋಡು, ಹಾಸನ- ಮಂಗಳೂರು—ಈ ರೈಲುಗಳಿಗೆ ಸರ್ವೆಯಾಗಿದೆ. ಒತ್ತಾಯಮಾಡಿ ಮಲೆನಾಡು ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಲು ಇದು ಅವಶ್ಯಕವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಕೇಂದ್ರದವರೂ ಸಹ, ಒತ್ತಾಯಮಾಡಿದರೆ, ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಇದರಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ಒತ್ತಾಯಮಾಡಿದರೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಡೆಡ್ ಎಂಡ್ಸ್ ಬಿಟ್ಟಿರುವುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಕೈಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯಮಾಡಿದರೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಯಾರೂ ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕುಪಿತರಾಗಿ ಮಾತನಾಡುವ ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ.

\*Sri K. HANUMANTHAIA (Chief Minister).—Sir, I am really glad that there is unanimity of opinion in this House on this Resolution. Sir, Government has been pursuing the same line of action as many Hon'ble Members who participated in this debate have indicated. In fact, from the time I

assumed this office, I have carried on correspondence on this subject with the Railway Ministry through a number of letters. I have also discussed this matter with the Railway Minister on two or three occasions. The Railway Minister has sent a note to me after a good deal of correspondence. Since the House has taken so much interest in the subject, it is proper for me to take the House into confidence in regard to the correspondence as a whole.

Sir, in the note he says :

“The Traffic and Engineering Surveys of both the alignments, viz., (i) Chamarajanagar—Satyamangalam-Mettupallyam and (ii) Chamarajanagar—Satyamangalam-Coimbatore were carried out and the reports examined and it was found that both the alignments were unremunerative. The Mettupallyam alignment with an estimated cost of Rs. 4.32 crores would result in loss in working, while the Coimbatore alignment would yield a return of 0.04 per cent or 0.65 per cent on a capital cost of Rs. 4.54 crores).

“The Chamarajanagar-Satyamangalam-Coimbatore alignment was considered by the Central Board of Transport in their 28th meeting held in July 1951 when it was decided that the projects should be approved on other than financial considerations, and plans made out to undertake construction as soon as funds could be made available.

“The Central Board of Transport while making an overall review of all the projects so far approved by them considered this project again at their 30th meeting held on 7th March 1952, and decided that it would be taken up during 1954-55 and 1955-56. They also decided that along with this line the Khandwa-Hingoli Metre Gauge line should be given priority as these lines would close the present gap in the North-South movement of commodities, particularly coal, by metre gauge.

“The construction of Khandwa-Hingoli line has been sanctioned as this project was considered to be of a higher priority for the purpose of closing the gap between North and South Metre Gauge Systems.

“For providing a direct link between the large metre gauge systems in the South, it is now considered that a metre gauge connection between Salem and Bangalore may be preferable from operating and engineering points of view to a metre gauge connection between Mettupalyam and Chamarajanagar *via* Coimbatore. A traffic survey of the former line is to be carried out shortly to determine the traffic prospects of Salem-Bangalore line. These projects will be duly considered when selecting lines for construction in the Second Five-Year Plan.”

4.30 P.M.

Sir, the point is that the Central Board of Transport had twice decided in favour of this railway. Though it may not be paying to begin with, they decided to take it up. The most important reason they have given is that the North to South movement of commodities, particularly coal, would be facilitated. In the last paragraph of the note, no reason is given and they suddenly say that preference is given to the Bangalore-Salem line. I wrote a letter in reply to that note and the letter of Sri Lal Bahadur Sastry, the Railway Minister.

“I have gone through the note enclosed to your letter. The Chamarajanagar-Satyamangalam-Coimbatore alignment has been considered by the Central Board of Transport in their 28th meeting held in July 1951 and it has been decided that the project should be approved on other than financial considerations. The Central Board of Transport made a further review at their 30th meeting held in July 1951 and it has been decided that the project should be approved on

other than financial considerations. The Central Board of Transport made a further review at their meeting held on 7th March 1952, and decided that it should be taken up during 1954-55 and 1955-56. These are considered decisions taken by a responsible body. When it is so, I am surprised that it should now be considered that a metre gauge connection between Salem and Bangalore might be preferable. There is no need at all to conduct a traffic survey of the former line to determine the traffic prospects of the Salem-Bangalore line. These issues should not be mixed up. The necessity for having a line from Salem-Bangalore has to be considered separately.

“The need for having Chamarajanagar-Satyamangalam-Coimbatore line has been continuously pressed by us from a very long time. It has been included in the Five-Year Plan, after a thorough scrutiny, and, as pointed out in your note itself, the Central Board of Transport had also approved of it. I feel that it is not desirable to upset such considered decisions. The development of South India is intimately linked up with the opening up of these important areas by having this railway link. Practically no new railway line has been laid in Mysore State from a long time. I request you to kindly see that the Chamarajanagar-Satyamangalam-Coimbatore Railway Scheme which is already included in the Plan is executed immediately.”

Sir, the Hon'ble House will find that I have recorded in this letter all the arguments that have been advanced on the floor of the House today.

**Sri A. V. NARASIMHA REDDY** (Bangalore South).—What is the opinion of the Government of Mysore regarding the Bangalore-Salem line?

**Sri K. HANUMANTHAIA**.—I will refer to it later. Therefore, the Mysore Government has been actively pursuing the objective of this resolution from

(SRI K. HANUMANTHAIYA.)  
 a very long time. It must be said to the credit of the previous Ministry that they succeeded in including this railway in the First Five-Year Plan. As the note makes it clear, the execution of the work had to be taken up in 1954-55 itself, and Budget provision had been made. It is a matter of surprise why it has not been taken up and some other line has been taken up for survey. So far as the general question is concerned, I agree with the observations made by my friend Sri Bheemappa Naik and others that there are several abrupt stoppages of railway lines all round the Mysore State. There is what is called the triangular railway line from Madras. One goes to Guntakal, Gadag and on to Marmugao Harbour. Another starts from Madras, passes through Arakonam, Katpadi, Jalarpet, Salem, Erode, Coimbatore and to the sea coast. Between these two lines lies Mysore State. In a number of places, the railway line just starts to go to Mysore State and abruptly stops outside its borders. To enumerate only a few, Bellary-Rayadurg, Hospet-K o t t u r ; another line from Alnavar to Dandeli in the north ; and in the South one line starts from Shoranur and stops at Nilambur ; one stops at Mettupalyam and another at Mettur. In order to rationalise the railway system, these abrupt ends have to be connected with the Railway system within Mysore. I do not know why the Railway Board or the Railway Ministry have not thought of these things. At any rate the railway line between Chamarajanagar and Coimbatore is one such line. Even now, as the House has pointed out, we have to continuously make representation. I am also of the view that the Railway Board and the Railway Ministry have to pay greater attention to rationalise the railway system in South India. To the letter I wrote on the 30th August 1954, I have not yet received a reply. Subsequently, I met the Railway Minister at Delhi and discussed the question in the month of November, when I had gone there for the purpose of attending the National

Development Council meeting. I know the present Railway Minister, Sri Lal Bahadur Sastri personally well. He is a man not of parochial outlook influenced by North Indian or South Indian considerations. He is a person who takes a comprehensive and all-India view of things. I do not know what are the difficulties that have come in his way, for I do not know the reasons for not taking up this line. Now that the House has unanimously and emphatically declared its opinion in favour of taking up this line, it has, to that extent, strengthened the hands of the Government. For this strengthening, I am grateful to the House.

I do not want to speak critically of the Government of India. After all we are working under one Constitution. The Government of India is also of the view that every part of India should be developed equally whatever be the field of administrative responsibility. Therefore, I am not, now at any rate, prepared to make the charge that they are neglecting South India. When the time comes, I have no hesitation in making such a charge if it is true.

Sri N. C. NAGAI AH REDDY (Gauribidanur).—So, it is not true now.

Sri K. HANUMANTHAIYA.—What do you want me to say ?

Sri N. C. NAGAI AH REDDY.—It is universally said that the South is neglected. I want to know whether it is true or not.

Sri K. HANUMANTHAIYA.—Many things, even if they are true, must not be said so.

(Laughter).

Therefore, I made the position clear. My Hon'ble friend Sri Narasimha Reddy asked: what is the Government's view regarding Bangalore-Salem railway line? I am in favour of it. All the abrupt ends that are strewn around Mysore must be rationalised and connected with the railway system within Mysore. That applies both to the northern and southern abrupt ends. I once explained very graphically what Sri Bheemappa Naik said today. In order to reach Chitaldrug, passengers or goods will have to make almost a



semi-circular travel by rail. That is not right. This rationalisation of railway system is an absolute necessity so far as this part of the country is concerned. Not only the Bangalore-Salem railway line but other railway lines have to be taken up. In fact, these are the lines that I have been advocating to be taken up for execution with the Central Government:—

- (1) Hassan-Mangalore Railway line.
- (2) Kadur-Chikmagalur Railway Line.
- (3) Chitaldrug-Rayadurg Railway Line.
- (4) Kottur-Davangere or Harihar Railway Line.
- (5) Bangalore-Hosur Railway Line.
- (6) Chamarajanagar-Satyamangalam Railway Line.

**Sri A. BHEEMAPPA NAIK.**—May I request the Hon'ble the Chief Minister to press for representation on the all-India Railway Board to enable one or two of us being there or that yourself may be on that Board?

**Sri K. HANUMANTHAIYA.**—That is a matter for consideration, and for representation before the Railway Ministry. I will take up the matter in due course. But I do not know whether it is possible.

**Sri D. DEVARAJ URS (Hunsur).**—Sir, you just now read out the six lines that Government is likely to urge before the Central Government. I would request the Government to let us know as to what happened to the Mysore-Coorg Railway line, about which a resolution was passed in this Hon'ble House.

**Sri K. HANUMANTHAIYA.**—Now that the Hon'ble Member has brought it to my notice, I will consider the feasibility of making a representation in regard to that line.

**ಶ್ರೀ ಎ. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.**—ಈ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ರೈಲ್ವೇ ಲೈನನ್ನು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಡೆವಲಪ್ ಮೆಂಟ್ ಕೌನ್ಸಿಲ್‌ನವರು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಭರವಸೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು. ಆ ಲೈನನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿಲ್ಲವೇಕೆ, ಸ್ವಾಮಿ?

**Sri K. HANUMANTHAIYA.**—That is a separate line and it is being examined separately.

**ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.**—ಈ ರೈಲ್ವೆಯಿಂದ ಲುಕ್ಕಾನಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಸಿಸ್ಟಂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಲಾಭ ಬರುವುದಿಲ್ಲವೇ?

**Sri K. HANUMANTHAIYA.**—Sir, that question has already been answered not by me, but by the Railway Minister. Even though it may entail a little loss, it must be taken up, they have said, on grounds other than those of finance.

**Sri H. K. VEERANNA GOWDH (Maddur).**—There was a proposal some time back for putting up a railway link between Maddur and Kollegal. Is there any such idea before the Government?

**Sri K. HANUMANTHAIYA.**—I think that, if the present line is extended, your purpose will also be served.

**ಶ್ರೀ ಎನ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ (ಸಾಗರ-ಹೊಸ ನಗರ).**—ಭದ್ರಾವತಿಯಿಂದ ಮಲ್ಟಿಗೂ ಮತ್ತು ತಾಳಗುಪ್ಪಾದಿಂದ ಭಟ್ಲ-ವರೆಗೂ ರೈಲ್ವೆ extend ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೇ ಹೇಗೆ?

**Sri K. HANUMANTHAIYA.**—Sir, the House will agree that I cannot give off-hand answers to the proposed lines. After all they have to be technically examined and the cost of construction has to be taken into consideration besides several other factors.

Today, I am very happy, as I have already said, that the House has expressed the opinion unanimously in favour of this resolution. Not only that but they have also argued with earnestness, vehemence and even with a little bitterness. I am sure the Railway Ministry and the Government of India will take note of the strong feelings expressed in this House and decide immediately in favour of execution of this line.

**Sri B. NARAYANASWAMY (Mysore South).**—It all depends as to how the Chief Minister will convey this opinion.

**Sri K. HANUMANTHAIYA.**—Sir, Government is prepared to accept this resolution. As the trend of the discussion shows, it is likely to be accepted unanimously. I am sure that the unanimous expression of opinion in this House will receive due consideration at the hands of the concerned authorities.

**Mr. SPEAKER.**—The question is:

“That in the Resolution substitute the word ‘expediting’ in place of the word ‘including’, after the word ‘for’.”

*The motion was adopted.*

M. SPEAKER.—The question is :

“That this Assembly is of the opinion that recommendation may be made to the Government of India for expediting the laying of a Railway line between Chamara-janagar and Erode, Coimbatore District, since the preliminaries have already been done.”

*The motion was adopted unanimously.*

**Resolution No. 8. Adoption of Socialistic pattern of Economic Policy and agricultural and Industrial Spheres.**

\*Sri G. SIVAPPA (Holalkere).—Sir, I move the Resolution and it reads as follows :—

“This Assembly is of the opinion that the socialistic pattern of economic policy should be adopted in the agricultural and industrial spheres in the State.”

ಸ್ವಾಮಿ, ನಾನು ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸುತ್ತ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನೀಗ ಸರ್ಕಾರದವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು ಅಪೇಕ್ಷೆ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ನಾನು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಬಹಳವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದೆನು. ಆದರೆ ಅನೇಕರಿಗೆ ಅನೇಕ ವಿಧವಾದ ಸಂಶಯಗಳಿರಬಹುದು. ಇನ್ನು ಕೆಲವರಿಗೆ ಈ ಸಮತಾವಾದ ಸಿದ್ಧಾಂತ ಎನ್ನುವುದು ಏನು, ಇದು ಹೇಗಿರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುತ್ತಕ್ಕೂ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಶಂಕೆಯಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಮ್ಮ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಅವಡಿ ಅಧಿವೇಶನದಲ್ಲಿ ಈ ಸಿದ್ಧಾಂತವನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ಇದು ನಮ್ಮ ದೇಶಕ್ಕೆ ಅನ್ವಯಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಹೇಗಿರಬೇಕೆಂಬುದನ್ನೂ ಸಹ ಅವರು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ವಿಚಾರ ನಮ್ಮ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲದೆ ಅವರು ಇದನ್ನು ಕೇವಲ ಒಂದು ‘ಚುನಾವಣೆಯ ಸ್ಪಂಟ್’ ಆಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವ ಹಾಗೆ ಕಾಣುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಇದೇನೂ ಅಂಥ ಒಂದು ಚುನಾವಣೆಯ ‘ಸ್ಪಂಟ್’ ಅಲ್ಲ. ಈ ಸಿದ್ಧಾಂತವನ್ನು ಅವರು ಬಹಳ ಶ್ರದ್ಧೆಯಿಂದಲೇ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಇದರ ಉದ್ದೇಶ ಮತ್ತು ಸ್ವರೂಪಗಳೇನೆಂಬುದನ್ನು ಅವರಿನ್ನೂ ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ನಾನು ಈಗ ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಇದರ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಅಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುವುದಿಲ್ಲ. ಕೇವಲ ಒಂದೆರಡು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯು ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ದಿವಸ ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಒತ್ತು ಎರಡು ದೊಡ್ಡ ವಾದಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಒಂದು ಕ್ಯಾಪಿಟಲಿಜಂ ಮತ್ತೊಂದು ಸೋಷಿಯಲಿಜಂ. ಕ್ಯಾಪಿಟಲಿಜಂ ಎಂದರೆ ಒಂದೇ ಕಡೆ ಶ್ರೀಮಂತ ಗಿರಿಯೆಲ್ಲವೂ ನೆಲೆನುಲುವುದು ಎಂದು ಅರ್ಥ.

ಸೋಷಿಯಲಿಜಂ ಅಂದರೆ ಸಮತಾವಾದ. ಈಗ ನಾವು ಈ ಎರಡು ವಾದಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಅವಗುಣಗಳೇನಿವೆಯೋ ಅವುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿ, ಸುಗುಣಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಎರಡರಿಂದಲೂ ಆರಿಸಿಕೊಂಡು ಒಂದು ರೂಪುಗೊಡಿಸತಕ್ಕದ್ದೇ ಈ ಸಮತಾವಾದ ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಈಗ ಕೆಲವು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಬಂಡವಾಳಶಾಹಿ ಪದ್ಧತಿ ಇದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ರೋಷದೋಷಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಶ್ರೀಮಂತರಿಗೂ ಮತ್ತು ಬಡವರಿಗೂ ವಿಶೇಷ ಏರುಪೇರುಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಬಂಡವಾಳಶಾಹಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಈ ಬಡವರೆಲ್ಲರೂ ಶ್ರೀಮಂತರ ಕೈಲಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಬಹಳ ಅಪಾಯಕಾರಿ. ಇದರ ಹಾಗೆಯೇ ಈ ದಿವಸ ಈ ಸಮತಾವಾದದಲ್ಲಿಯೂ ಕೆಲವು ದೋಷಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಸಮತಾವಾದದಲ್ಲಿ ವ್ಯಕ್ತಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಅಪಹರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಹನುಮಂತಯ್ಯ (ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಈ ವ್ಯಕ್ತಿತ್ವ ಅಪಹರಣವಾಗುತ್ತಿರುವುದು ಸೋಷಿಯಲಿಜಂನಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲ. ಆ ಕಮ್ಯುನಲಿಜಂನಲ್ಲಿ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಶಿವಪ್ಪ.—Communism is one form of socialism. ಈ ದಿವಸ ಆ ಕಮ್ಯುನಿಸ್ಟ್ ಪದ್ಧತಿಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಅವಗುಣಗಳಿರುತ್ತವೆಯೋ ಅಷ್ಟೇ ಅವಗುಣಗಳು ಈ ದಿವಸ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದ ಆಚರಣೆಯಲ್ಲೂ ಇರುತ್ತವೆ. ಇದನ್ನು ಅದಷ್ಟು ಜಾಗೃತವಾಗಿ ತೊಡೆದುಹಾಕಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶ ದಿಂದಲೇ ಈ ಅಂಶವನ್ನೂ ಕೂಡ ನಾಳೆ ಎರಡಕ್ಷ ಮ್ಯಾನಿಫೆಸ್ಟೋದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿ ಅದನ್ನು ದೇಶದ ಮುಂದೆ ಇಡಬಹುದು. ಹಾಗೆ ಒಂದಾವರ್ತಿ ಸರ್ಕಾರ ಇದನ್ನು ದೇಶದ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿ ಬಿಟ್ಟನಂತರ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಹೋಗಲು ಎವಕಾಶವೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸವೇ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮುಂದೆ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ ಆನ ತಕ್ಕ ಬಗ್ಗೆ ಉದಾಹರಣೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದು ಅನವಶ್ಯಕ. ಇದು ಈ ದಿವಸ ನಮ್ಮ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದ ಒಂದು ಅಂಗ ರಚನೆಯಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಯಬೇಕಾಗಿದೆಯೆಂಬ ಅಂಶ ತಮ್ಮೆಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರತಕ್ಕದ್ದೇ ಆಗಿದೆ. ಈ ದಿವಸ ನಮ್ಮ ಭಾರತ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಎರಡು ದೊಡ್ಡ ವಾದಗಳಲ್ಲಿರುವಂಥ ಅವಗುಣಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿ, ಇವೆರಡರಲ್ಲಿಯೂ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಸುಗುಣಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಿ ಈ ಒಂದು ಸಮತಾವಾದ ರೀತಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ದಿವಸ ಇಂಥ ಒಂದು ಹೊಸ ಸಿದ್ಧಾಂತವನ್ನು ನಿರೂಪಣೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಈ ದಿವಸ ಇಂಥ ಒಂದು ಹೊಸ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು ನಮ್ಮ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಹೆಮ್ಮೆ ತರುವಂಥ ವಿಷಯವಾಗಿರುತ್ತದೆಂದು ನಾನೀಗ ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಿಳಿಸಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಅಷ್ಟೇ ಹೊಸ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಸಿದ್ಧಾಂತದ ಬಗ್ಗೆ ಸಾವಧಾನವಾಗಿ ಮತ್ತು ಬಹಳ ನಿಷ್ಪಕ್ಷಪಾತದಿಂದ ಕೆಲಸಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಈ ದಿವಸ ಈ ಸೋಷಿಯಲಿಸ್ಟಿಕ್ ಪ್ಯಾಟರ್ನ್ ಸಮಾಜವನ್ನು ಹೇಗೆ ರಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುತ್ತೆಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಭೂಮಿಯ ಒಡೆತನ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಐಶ್ವರ್ಯಗಳೆರಡನ್ನೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದರ ಮೂಲಕ ಸಾಧನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಾವು ಈ ದಿವಸ ಯಾವ ಒಂದು ರಾಜಕೀಯ ಚರಿತ್ರೆಯನ್ನೇ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ನೋಡಿದೆ